Administration de pilotage de l'Atlantique RAPPORT ANNUEL 2014

Atlantic Pilotage Authority | Administration de pilotage de l'Atlantique

Canada

DIRECTION ET ÉQUIPE DE GESTION EN 2014

À l'arrière, de gauche à droite : Brian Bradley, MBA, CGA, contrôleur; John Griffin, MBA, gestionnaire des opérations de pilotage; Elaine Selig, adjointe administrative; capitaine Sean Griffiths, MBA, chef de l'exploitation. *Devant, de gauche à droite :* Brent Carroll, administrateur des bateaux-pilotes; Peter MacArthur, CMA, chef des affaires financières; capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction; Jennifer Holland, gestionnaire des ressources humaines.

ADMINISTRATEURS EN 2014

Capitaine Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.

Alisa Aymar, CGA, représentante du secteur public, Meteghen River, N.-É.

Brian Ritchie, représentant de l'industrie du transport maritime, Cap-de-Shédiac, N.-B.

Capitaine Alexander MacIntyre, représentant des pilotes, Head of St. Margaret's Bay, N.-É.

William Rooney, représentant du secteur public et vice-président, Hunter River, Î.-P.-É.

Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Windsor Junction, N.-É.

Conception : Dean McNeill et Darrell Freeman; Traduction : Traductions F. Oryoine; Impression : Transcontinental et Canaal MDC

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs d'une façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

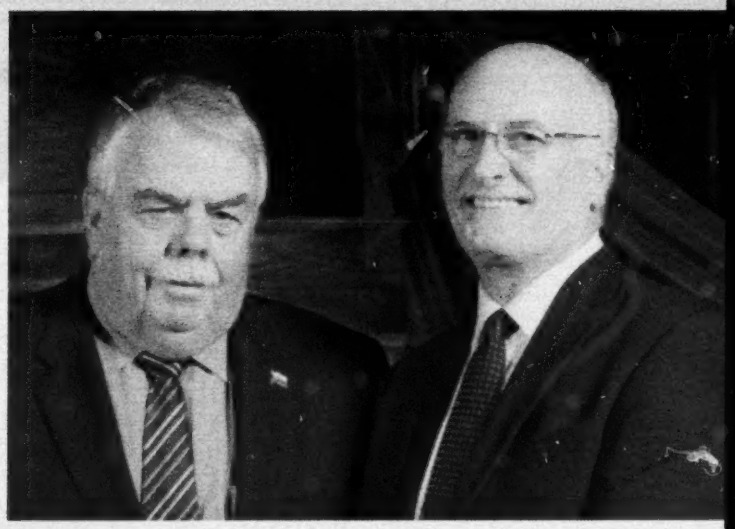
TABLE DES MATIÈRES

Message du vice-président et du Chef de la direction 1
Revue de l'année 2014 : Orientation stratégique 2
Investir dans l'avenir 6
Revue de l'année 2014 : Aperçu financier 8
Zones de pilotage obligatoire 11
Perspectives pour l'avenir – 2015 et au-delà 12
États financiers 13

SIÈGE SOCIAL

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1
Tél. 902.426.2550 Téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

MESSAGE DU VICE-PRÉSIDENT ET DU CHEF DE LA DIRECTION



William Rooney, vice-président et capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction

Le 11 mars 2015

L'honorable Lisa Raitt
Ministre des Transports
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Madame la Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) pour 2014.

Les affectations et les recettes tirées du pilotage pour l'exercice ont augmenté de 1,7 % et 6,4 %, respectivement, par rapport à 2013. Malgré ces bons résultats, l'Administration a essuyé une perte pour l'exercice car ses dépenses ont progressé de 7,9 %. Les salaires des pilotes ont augmenté; il a fallu en effet embaucher des pilotes supplémentaires et procéder à davantage de rappels en raison d'un nombre de maladies et de blessures plus élevé que d'ordinaire. L'Administration a dû composer avec d'autres coûts accrus, notamment les réparations et le carburant des bateaux-pilotes.

La sécurité est primordiale pour l'Administration, et nous avons le plaisir de déclarer que 99,94 % des affectations effectuées en 2014 se sont déroulées sans incident.

L'Administration a établi une norme de rendement essentielle qui consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations. La norme a été atteinte dans la plupart des zones, mais le résultat global de 98,6 % aura été légèrement en deçà des attentes. Des lacunes ont été relevées dans le service et l'Administration y travaille diligemment afin d'améliorer ses résultats.

Comme nous l'indiquions l'an dernier, l'Administration poursuit ses analyses de risque de haut niveau dans toute la région de l'Atlantique. Lorsque ces vérifications préliminaires indiquaient un risque potentiellement élevé, l'Administration a effectué des examens selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Dans la foulée des examens selon la MGRP menés dans plusieurs ports et zones de Terre-Neuve, il a été recommandé en 2014 qu'aucun changement de statut ne soit apporté dans ces zones, ce que le Conseil a accepté. Un examen selon la MGRP entrepris fin 2014 dans la baie Placentia va consister à recommander s'il est prudent ou non de rétablir un poste d'embarquement intérieur pour les pilotes dans le cas des navires lestés d'eau de ballast.

L'Administration recommande actuellement que le pilotage dans le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, devienne obligatoire. Plusieurs objections ont été formulées en décembre 2013, pendant le processus réglementaire, et un enquêteur doit être nommé pour examiner la recommandation de l'Administration et les préoccupations des parties prenantes.

Les consultations que l'Administration tient habituellement avec ses parties prenantes dans la région de l'Atlantique continuent de fournir un éclairage essentiel sur les niveaux de service, les problèmes opérationnels et les tarifs de pilotage dans chacun des principaux ports. Ces rencontres avec les parties prenantes assurent un dialogue ouvert avec les clients et permettent à la direction de l'Administration de garder le pouls des développements dans sa région.

Cette tribune des plus utiles et la prise en compte des départs à la retraite imminents et des maladies de longue durée ont permis à l'Administration de réévaluer le nombre de ses pilotes dans toute la région. Un certain nombre de nouveaux pilotes ont été embauchés afin d'assurer le maintien d'un service de pilotage sécuritaire, efficace et ponctuel à un coût équitable et raisonnable.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'Administration, les membres du Conseil participent toujours activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils mettent l'accent sur la gestion des risques, et continuent de superviser avec diligence le contrôle financier et opérationnel. Le conseil et la direction ont le plaisir d'annoncer les nominations d'Anne Galbraith comme présidente du Conseil et de Patricia Mella comme vice-présidente du conseil, et se réjouissent de collaborer avec elles dans un proche avenir.

Nous avons une fois encore le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit comme à son habitude un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique qui soit, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le chef de la direction,

Anthony McGuinness

Le vice-président du Conseil,

William Rooney

REVUE DE L'ANNÉE 2014

Orientation stratégique

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

- Gouvernance
- Protection de l'environnement
- Qualité du service
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines

Gouvernance

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est l'une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la *Loi*, l'Administration a reçu pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le conseil d'administration (le Conseil) de l'APA se compose d'un président et d'au plus six membres (les administrateurs), à savoir deux représentants de l'industrie du transport maritime, deux représentants du secteur public et deux représentants ayant une expérience du pilotage. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil, qui répond de sa gestion au ministre des Transports. Le Conseil compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration et sa gouvernance. Il dispose ainsi d'une structure adéquate pour surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration afin qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'Administration et le fonctionnement du Conseil font l'objet d'une révision constante et des changements y sont apportés au besoin.

La direction et le Conseil effectuent chaque année une planification stratégique qui fournit un plan à plus long terme que celui offert par le plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour ce plan chaque année.

Sécurité de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner les changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si l'on estime qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui est élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, a recours à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP à plusieurs reprises afin de déterminer les risques inhérents aux conditions changeantes. En mars 2012, le Conseil a approuvé la recommandation du conseiller chargé d'effectuer un examen selon la MGRP en vue de faire du port de Belledune (N.-B.), une zone de pilotage obligatoire. Les modifications applicables apportées aux règlements de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ont été publiées en 2013 et une objection a été déposée. L'Administration attend qu'un enquêteur soit nommé pour examiner la recommandation de Belledune, ce qui devrait se faire en 2015. Un examen initial des ports de Terre-Neuve où le pilotage n'est pas obligatoire a également été mené et a donné lieu à des examens selon la MGRP visant Argentia, Long Pond et la baie de la Conception. À l'issue de ces examens, il a été recommandé de ne rien changer dans ces ports et les conclusions ont été soumises au Conseil en 2014. Fin 2014, un examen selon la MGRP a été amorcé pour les postes d'embarquement dans la baie Placentia (T.-N.-L.), et le conseiller devrait présenter son rapport et sa recommandation en 2015.

L'Administration et ses pilotes se soucient vraiment de la sécurité et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou d'un changement de trafic dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent l'avis de l'Administration et de ses pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John à propos de l'envoi des pétroliers au terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) pendant que la bouée Monobuoy était en train d'être réparée. Cela a permis à la raffinerie de pétrole Irving de continuer à recevoir des matières premières d'une manière efficace et économique. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney et en prévision d'un projet de nouveau terminal dans ce port, et à propos d'un projet de terminal d'exportation de GNL. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commission, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts des ports. Récemment, les pilotes d'Halifax et l'Administration portuaire d'Halifax ont examiné les exigences relatives aux portes-conteneurs qui franchissent le passage The Narrows à Halifax.

L'Administration n'a pas fait rapport d'activités qu'elle a exercées pendant l'année au titre de l'article 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) et des obligations visant les terres fédérales.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de rendre compte de l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2014, elle a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans les ports suivants : Saint John (N.-B.); Halifax et Cap-Breton (N.-É.); et St. John's et baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la Fédération maritime du Canada à Montréal et l'Association des armateurs canadiens à Ottawa pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu en tout 12 réunions consultatives pendant l'année. En plus de ces réunions commanditées par l'Administration, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses rencontres tenues par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à St. John's (T.-N.-L.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2013 et son orientation stratégique aux participants et autres intéressés.

L'Administration a poursuivi ses investissements à long terme en vue d'améliorer la qualité du service qu'elle assure. Des pilotes sont ajoutés dans plusieurs districts afin de répondre à des préoccupations liées au service ou en prévision des prochains départs à la retraite. Sept pilotes ont été embauchés en 2014 et quatre autres devraient l'être en 2015. L'objectif actuel est de maintenir un effectif stable de 48 pilotes entièrement fonctionnels contre seulement 42 au début de 2014.

Deux bateaux-pilotes rapides ont été achevés en 2007 pour être affectés dans la baie Placentia (T.-N.). En 2012, l'Administration a terminé la construction d'un nouveau bateau-pilote, le *Chebucto Pilot*, pour le port d'Halifax. Début 2013, elle a mis en service un navire jumeau, le *Captain A. G. Soppitt*, à Saint John (N.-B.). L'APA surveille toujours l'exploitation des bateaux-pilotes dans les différents districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, avec le soutien des administrations portuaires, des établissements d'enseignement, de la Garde côtière canadienne et du secteur privé. Une bouée a été lancée à Halifax à la fin de 2013 et a commencé à fournir de l'information au début de 2014. Les préparatifs en vue de l'installation d'une nouvelle bouée météorologique à Saint John (N.-B.) ont été achevés en 2014 et la bouée devrait être opérationnelle en 2015.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Des retards peuvent se produire les rares fois où le trafic est trop élevé. Comme cela coûterait beaucoup trop cher aux clients d'embaucher du personnel, l'Administration collabore avec chaque port pour composer avec ces quelques périodes de pointe. De 2008 à 2011 par exemple, elle a embauché à Halifax un pilote retraité pour un contrat de courte durée à Halifax afin de couvrir le pic d'activité pendant cette période relativement courte. En 2014, l'Administration a ajouté un pilote retraité dans l'est de Terre-Neuve pendant une brève période afin d'assurer un service additionnel dans la région tout en formant des pilotes supplémentaires.

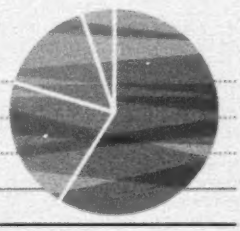
Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer un suivi en temps opportun auprès du plaignant. L'exécution tardive d'une affectation était la principale raison invoquée. Il arrive que le retard soit causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou l'indisponibilité des services portuaires tels que ceux des remorqueurs.

En 2014, l'Administration a reçu 71 plaintes (84 en 2013) sur un total de 8 472 affectations (8 338 en 2013). Cela signifie que 99,2 % des affectations (99 % en 2013) ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre d'affectations indiqué plus haut, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

En 2014, 94 7 % des affectations (94,5 % en 2013) ont commencé dans l'heure suivant celle qui était prévue dans la demande. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2014, 58,7 % des retards ont été causés par des navires (58,3 % en 2013) et 15,2 % (18,3 % en 2013) ont été imputables aux conditions météorologiques et à des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration. Dans 26,1 % des retards (23,4 % en 2013), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards a été de 2,6 heures, contre 3,1 heures en 2013. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 5,3 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

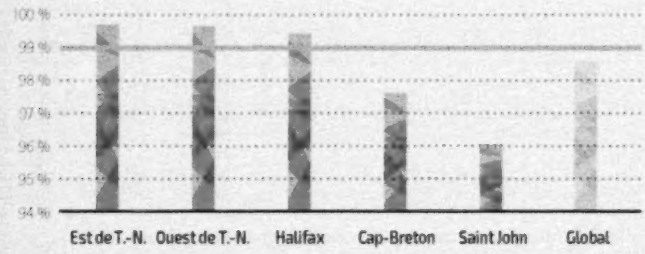
Retards dans les affectations par catégorie, en 2014

Navire	266	58,7 %
Pilote	95	21,0 %
Temps et autres motifs	69	15,2 %
Bateau-pilote et autres motifs	23	5,1 %
Total	453	100,0 %



La norme de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). Cette norme n'a pas été atteinte en 2014, les services de pilotage ayant été fournis à temps pour 98,6 % des affectations (98,7 % en 2013). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2014, l'est de Terre-Neuve et le Cap-Breton n'ont pas respecté la norme (96 % et 97,6 % contre 96,1 % 97,8 % en 2013, respectivement). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

Pourcentage des affectations sans retards de pilotage par région, en 2014



Incidents de transport maritime en 2014

Les pilotes de l'Administration ont signalé en 2014 cinq incidents de transport maritime, qui sont décrits ci-dessous :

Type d'incident

	2014	2013
Contact avec un quai	2	3
Contact avec de l'équipement portuaire	1	0
Contact avec une écluse	1	0
Contact avec le fond marin	1	2
Total pour l'année	**5**	**5**

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,94 % des 8 472 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur le plan financier, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales pour tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à augmenter le tarif.

En 2014, l'Administration a modifié son tarif dans huit zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.); Halifax, détroit de Canso, Bras d'Or et Sydney (N.-É.); et St. John's, baie Placentia et Holyrood (T.-N.-L.). Elle a aussi instauré un supplément pendant une année afin de compenser les coûts de formation d'un pilote dans les ports de Humber Arm, baie des Exploits et Stephenville (T.-N.-L.). Les droits dans les autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire sont restés les mêmes.

Au cours des dernières années, certains ports ont connu une grande volatilité des activités et des recettes, en particulier au Cap-Breton où le trafic a diminué en raison des activités menées dans le détroit de Canso. Dans les ports d'Halifax et de Saint John, l'Administration a beaucoup investi pour répondre aux exigences des clients qui demandaient des niveaux de service adéquats. L'activité ralentit depuis plusieurs années dans l'ouest de Terre-Neuve, qui inclut Humber Arm et la baie des Exploits. L'Administration a commencé à embaucher de nouveaux apprentis-pilotes afin de maintenir les niveaux de service et en prévision des futurs départs à la retraite.

Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en offrant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sécurité du pilotage. Il existe un comité de la technologie chargé d'étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'Administration. Ce comité se compose de représentants des pilotes et de la direction.

L'Administration continue à installer des systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin que les pilotes et les équipages aient des informations précises et opportunes. Elle a introduit un formulaire électronique qui peut être transmis par téléphone intelligent, tablette ou ordinateur. Cette initiative a remplacé les formulaires papier qui devaient être envoyés par la poste au siège social depuis les différentes régions, et elle permet de facturer plus rapidement et plus efficacement les comptes débiteurs pour l'Administration et ses clients. Plusieurs pilotes sont en train de tester des aides à la navigation portables afin de déterminer s'il y a moyen d'utiliser rapidement une unité économique pour aider au pilotage dans les ports.

Le fait d'investir dans la technologie augmente la productivité, améliore la qualité du service et assure un pilotage sécuritaire.

L'Administration s'efforce de maintenir une liste de candidats qualifiés pour des postes de pilotes dans la région.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents pour ses postes de pilotes vacants. Tel qu'indiqué plus haut, elle a embauché sept apprentis-pilotes en 2014. Il y a eu deux départs à la retraite en fin d'année. Fin 2014, l'Administration avait deux candidats sur chacune des listes pour Halifax et l'est de Terre-Neuve. Il y avait un candidat sur celle de Saint John. Début 2015, l'Administration va ajouter des candidats sur les listes pour l'est de Terre-Neuve, le Cap-Breton et Saint John. Elle a ajouté un chef de l'exploitation au début de 2014 au terme d'une recherche entamée à la fin de 2013. Ce poste est similaire à celui du directeur de l'exploitation qui a existé de 1972 à 2011.

Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

Nombre d'employés

	2014	2013	2012
Pilotes employés	47,0	42,0	45,0
Bateaux-pilotes	18,0	18,0	17,0
Cadres et personnel administratif	9,5	8,5	8,5
Affectateurs	6,0	6,0	6,0
Total	**80,5**	**74,5**	**76,5**
Pilotes indépendants	9,0	10,0	10,0

Formation

L'Administration planifie la formation en fonction des besoins en matière d'exposition à de nouvelles technologies, de la préparation graduelle des nouveaux pilotes, des cours de mise à niveau des pilotes d'expérience et des nouvelles exigences réglementaires qui sont introduites à l'occasion. Cette formation s'inscrit dans un programme progressif qui est établi avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les apprentis-pilotes et ceux qui ont moins d'expérience apprennent sur le tas avec des pilotes expérimentés qui leur servent de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. Des cours de recyclage sont également offerts de temps à autre aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail, et elle est résolue à collaborer dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour que le milieu de travail soit toujours sûr et sain. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2014, et dix des problèmes qu'il a soulevés ont été réglés avant la fin de l'année.

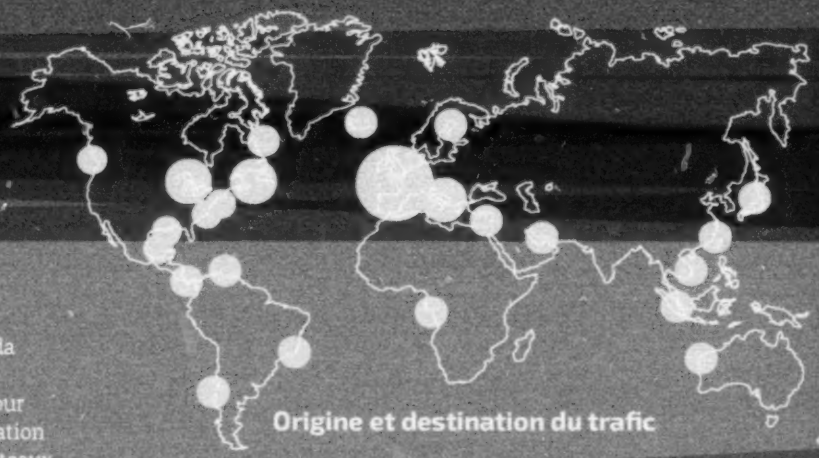
Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'Administration l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et pratiques de l'Administration. La plupart des recommandations contenues dans le rapport ont été suivies, notamment la mise sur pied d'un processus efficace de gestion des risques, des améliorations dans la gouvernance et l'émission de brevets de pilote pour les zones de pilotage non obligatoire. Des améliorations ont été apportées à la sécurité des bateaux-pilotes, entre autres en installant des caméras, des rambardes plus sécuritaires et des systèmes d'alarme. L'Administration a également instauré un programme pour évaluer les pilotes, comme le recommandait un examen spécial.

Audit interne

Un audit interne a été mené en 2014; il a consisté à examiner le mécanisme en place pour les rentrées générées par les pilotes, en particulier le programme de formulaires électroniques et les processus connexes. Les résultats définitifs et les recommandations de cet audit ont été reçus en cours d'année.

Investir dans l'avenir



Origine et destination du trafic

Les pilotes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) ont pour défi de naviguer dans certains des ports les plus fréquentés et les plus difficiles à manœuvrer du Canada atlantique. Ils utilisent des bateaux-pilotes comptant un capitaine de vedette et un membre du personnel de pont pour les transferts entre navires. À bord, le pilote dirige la navigation d'une façon sécuritaire, veillant ainsi à la protection des bateaux, des équipages, des cargos et de l'environnement.

L'APA est chargée de réglementer le pilotage maritime dans la région de l'Atlantique. Afin de fournir un service de pilotage à l'industrie du transport maritime, elle emploie des pilotes professionnels auxquels elle délivre des certificats et qui doivent très bien connaître la zone de pilotage locale, notamment les infrastructures portuaires, les conditions météorologiques et le régime des vents qui prévalent, ainsi que les caractéristiques sous-marines du port.

« Sept pilotes ont été ajoutés en 2014 et quatre autres devraient être embauchés en 2015. »

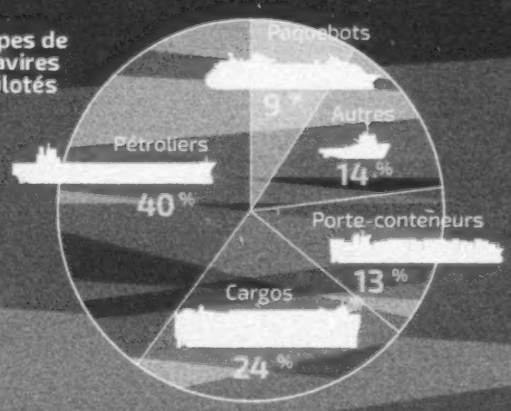
Ils doivent connaître la façon de manœuvrer les navires qui font escale dans leur port et dont la variété et le type augmentent sans cesse, de façon à pouvoir juger efficacement de l'effet des vents, des courants, des conditions météorologiques et des marées sur ces navires. Les pilotes doivent aussi se garder en forme afin de pouvoir effectuer en toute sécurité les transferts entre les bateaux-pilotes et les navires par gros temps et quand la mer est mauvaise.

Un pilote montre sa valeur à sa façon de juger correctement une approche, d'anticiper avec exactitude et de réagir adéquatement. Outre leurs compétences professionnelles, les pilotes peuvent compter sur des systèmes de navigation visuels et électroniques, et des services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique d'offrir un service sécuritaire et efficace à des navires en provenance du monde entier qui finissent par mouiller dans les eaux du Canada atlantique.

250 000 $

Ce qu'il en coûte en moyenne à l'Administration pour former pendant deux à trois ans un pilote qui est candidat au brevet d'exercice illimité de classe A.

Types de navires pilotés



Temps approximatif pour devenir un pilote de l'APA

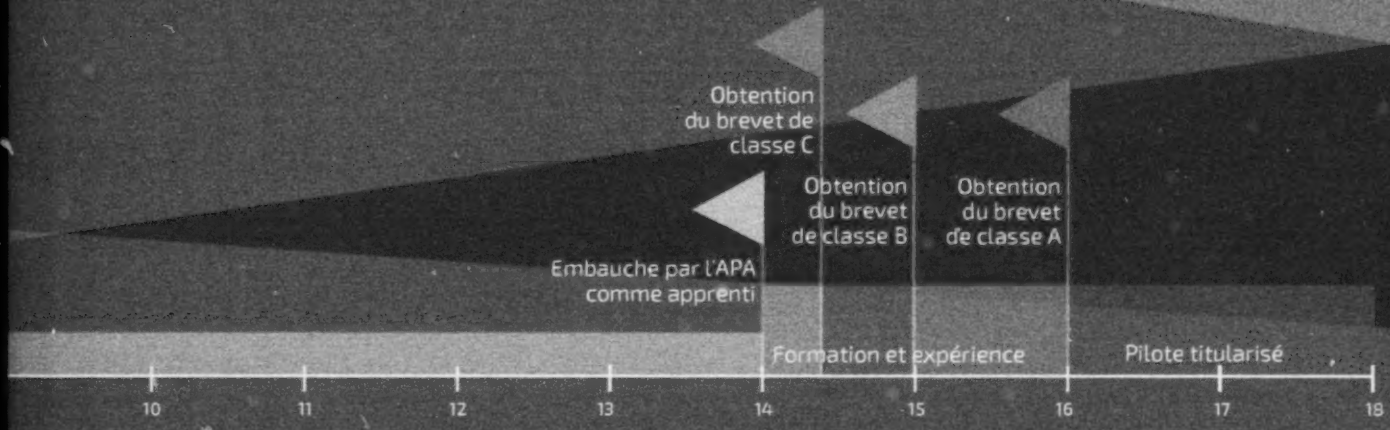
« En 2014, l'APA avait huit pilotes à différents stades de formation. En 2015, nous en aurons environ 12 en train de préparer leur brevet d'exercice illimité de classe A. Ces pilotes vont acquérir de l'expérience en effectuant des affectations sous l'œil attentif de pilotes chevronnés. »

315 000 $

Budget de 2015 pour les cours de formation

Le métier de pilote exige une formation intensive mais aussi une vaste expérience en mer avant de solliciter un poste. La plupart des apprentis-pilotes sont des marins aguerris qui ont souvent entre 15 et 20 années de formation et d'expérience.

Une fois embauché par l'APA, l'apprenti-pilote effectue de nombreuses affectations de formation sur différents navires et dans différentes installations du port. Dans certains cas, l'apprenti-pilote peut faire jusqu'à 130 affectations de formation avec des pilotes chevronnés avant de se présenter à l'examen pour devenir un pilote breveté. Le premier brevet (classe C) permet au pilote de prendre les commandes de navires d'au plus 10 000 tonnes brutes. Au cours des deux à trois années qui suivent, il progresse dans les catégories de brevets de classes B et A pour finir par obtenir le brevet d'exercice illimité de classe A. Pendant qu'il s'exerce au pilotage dans les limites de sa classe, le pilote poursuit sa formation sur des navires variés et plus gros jusqu'à ce qu'il obtienne le brevet d'exercice illimité de classe A. Ce brevet permettra au pilote de prendre les commandes de n'importe quel bateau à l'intérieur du port ou district auquel il est affecté. En plus de cette formation pratique, le pilote suit une formation intensive sur simulateurs et modèles avec équipage au Canada et à l'étranger.



Aperçu financier

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a affiché une perte importante en 2014. Les affectations de pilotage ont légèrement repris par rapport à l'exercice précédent et l'Administration a enregistré des recettes qui ont dépassé ses attentes. Toutefois, les dépenses de l'Administration ont été plus élevées que prévu, car des pilotes supplémentaires ont été embauchés afin d'assurer les niveaux de service et de préparer les départs à la retraite imminents. Les blessures et les maladies ont aussi exercé des contraintes sur les effectifs, et il y a eu d'importants coûts ponctuels associés à la réparation et au remplacement de l'équipement de certains bateaux-pilotes.

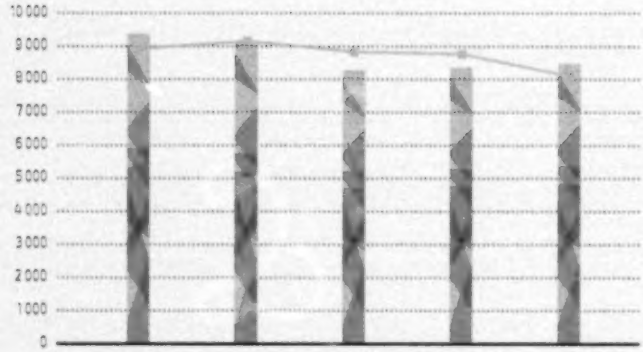
La discussion qui suit à propos du niveau d'activité dans chacun des ports concerne uniquement les affectations de pilotage, et non le trafic de fret ou de navires dans un port. Plusieurs facteurs peuvent se traduire par une différence entre l'activité déclarée par l'Administration et celle signalée par un autre organisme tel qu'une administration portuaire. Ces facteurs comprennent notamment les navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire, ceux qui utilisent des marins ayant des brevets de pilotage et la quantité de fret à bord d'un navire. L'Administration rend compte des affectations effectuées par ses pilotes, mais elle ne fait pas un suivi de la quantité de fret qu'un navire transporte.

Les budgets, qui sont préparés en même temps que le plan directeur de l'Administration, reposent sur le trafic de navires prévu pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties prenantes afin de discuter des questions financières et du service, notamment des attentes en termes de trafic et des exigences tarifaires. Les projections budgétaires pour l'année à venir sont établies à la fin du printemps et au début de l'été. L'Administration avait prévu un ralentissement en 2014, mais les navires de recherche à St. John's (T.-N.-L.) et à Halifax (N.-É.) ont apporté un supplément de trafic dans les deux régions. Saint John (N.-B.) a reçu plus de navires que prévu, mais ils étaient en moyenne beaucoup plus petits que par le passé.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration; en 20 , ils ont représenté 77 % des affectations et généré 78 % des recettes. L'Administration a effectué 8 472 affectations de pilotage pendant l'année, soit 379 ou 4,7 % de plus que prévu. Le nombre réel d'affectations a augmenté de 134 ou 1,6 % par rapport à 2013.

Les dépenses de l'Administration ont été plus élevées que prévu, car des pilotes supplémentaires ont été embauchés afin d'assurer les niveaux de service et de préparer les départs à la retraite imminents.

Affectations de pilotage prévues et réelles 2010-2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Budget	8 964	9 166	8 849	8 755	8 093
Réelles	9 338	9 090	8 254	8 338	8 472

Pour les cinq dernières années, les affectations réelles ont correspondu à 99,2 % aux prévisions.

Le tableau ci-dessous montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2014, par rapport aux deux années précédentes. Globalement, le nombre total d'affectations a augmenté marginalement pendant cette période.

Nombre d'affectations 2012-2014

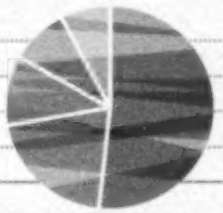
	2014		2013		2012	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétrolier	3 413	40 %	3 339	40 %	3 151	38 %
Cargo	2 035	24 %	1 903	23 %	2 073	25 %
Autre	1 203	14 %	1 099	13 %	1 105	14 %
Porte-conteneurs	1 092	13 %	1 197	14 %	1 178	14 %
Paquebot de croisière	729	9 %	800	10 %	747	9 %
Total	8 472	100 %	8 338	100 %	8 254	100 %

En 2014, le trafic de pétroliers a augmenté de 9 % dans la baie Placentia. Les affectations de cargos ont progressé de 78 à Halifax et de 43 à Saint John. La catégorie « Cargo » comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les expéditions diverses ainsi que les navires-rouliers. La catégorie « Autre » ci-dessous inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration, comme les bateaux de pêche, les plateformes pétrolières, les navires ravitailleurs, les navires de recherche océanographique ainsi que les dragueurs, les remorqueurs et les barges. Les affectations de remorqueurs et de barges, qui constituent l'essentiel de cette catégorie, ont représenté 33 % du trafic en 2014 (43 % en 2013 et 50 % en 2012). Les affectations de navires de recherche, partagées entre les ports d'Halifax et de St. John's, ont

augmenté de 168 par rapport à l'année d'avant. Les affectations de porte-conteneurs à Halifax ont diminué de 73 par rapport à l'année précédente et celles de paquebots de croisière ont baissé de 32 à l'Île-du-Prince-Édouard et de 30 à Saint John.

Droits de pilotage en 2014 par type de navire (en millers de dollars)

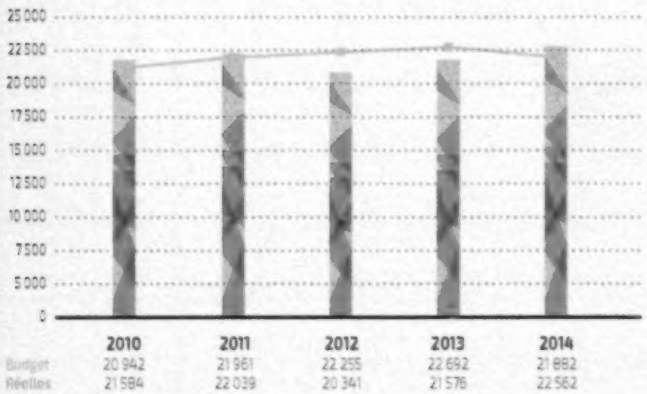
Pétrolier	11 620	51,7 %
Cargo	4 598	20,5 %
Porte-conteneurs	2 496	11,1 %
Autre	2 024	9,0 %
Paquebot de croisière	1 745	7,7 %
Total	22 483	100,0 %



En 2014, les pétroliers ont rapporté 52 % des rentrées (52 % en 2013 et 50 % en 2012). La variation dans les affectations de pétroliers a eu beaucoup plus d'impact sur les recettes que les autres types de navires. Les pétroliers ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent en général davantage que les autres navires. Dans certains ports qui dépendent surtout du trafic des pétroliers, entre autres Saint John (N.-B.), le détroit de Canso (N.-É.) et la baie Placentia (T.-N.-L.), le besoin de pilotage pose plus de défis, car il faut tenir compte de la distance, de la durée pendant laquelle un pilote manœuvre et de l'obligation d'avoir des bateaux-pilotes plus robustes. Par conséquent, les coûts pour fournir le service demandé sont plus élevés que dans d'autres ports. Les recettes moyennes par affectation doivent aussi être plus élevées pour payer le service dans ces ports.

Pour 2014, les recettes de l'Administration ont été supérieures de 3,1 %, ou 681 000 $, aux prévisions. Le tableau ci-dessous montre les recettes prévues au budget et les recettes réelles pour les cinq dernières années. Pendant cette période, le total des recettes réelles a correspondu à 98,5 % des prévisions cumulatives.

Recettes réelles et prévues au budget 2010-2014 (en milliers de dollars)



	2010	2011	2012	2013	2014
Budget	20 942	21 961	22 255	22 692	21 882
Réelles	21 584	22 039	20 341	21 576	22 562

L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle tire de ces ports 97,6 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

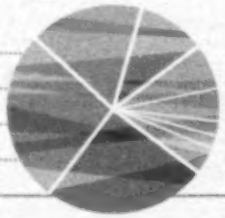
Pour 2014, les recettes de l'Administration ont été supérieures de 3,1 %, ou 681 000 $, aux prévisions. Trois des quatre grandes zones ont affiché des recettes plus élevées que prévu.

Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2014, l'Administration a tiré 79,5 % de ses revenus de quatre grands ports de pilotage obligatoire. La baie Placentia est celle qui a rapporté le plus, soit 26,6 % des recettes totales, suivi d'Halifax, de Saint John et de Canso avec, respectivement, 25,0 %, 17,5 % et 10,4 % des rentrées. Le reste des recettes (20,5 %) a été généré par les 13 autres ports de pilotage obligatoire, St. John's (T.- N.-L.) venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2014

Baie Placentia	26,6 %
Halifax	25,0 %
Saint John	17,5 %
Canso	10,4 %
Autre	20,5 %
Total	100,0 %



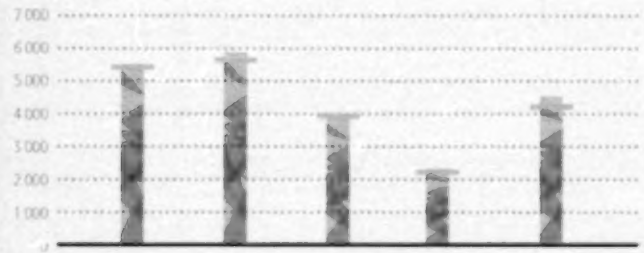
Trois des quatre grandes zones ont enregistré des recettes supérieures aux prévisions. Dans le cas de la baie Placentia, elles ont dépassé de 3,9 % les prévisions, les pétroliers dans la région ayant été plus gros que prévu. Les recettes du détroit de Canso ont été de 2,4 % supérieures aux prévisions. Le nombre d'affectations dans la région a été plus élevé que prévu, car il y a eu davantage de vraquiers dans le détroit. Les recettes d'Halifax ont dépassé de 1,4 % les prévisions en raison de l'augmentation des affectations de navires de recherche dans la région.

Saint John est le seul grand port dont les recettes ont été inférieures aux prévisions. Les recettes ont diminué de 2,6 % par rapport aux prévisions, même si les affectations dans le port ont dépassé de 6,7 % les prévisions. La taille des navires, mesurée en unités de pilotage par voyage, a diminué en moyenne de 11 % par navire en 2014 par rapport à l'année précédente. Une baisse de trafic accompagnée d'une diminution des recettes par navire est une combinaison qui porte préjudice à l'Administration. L'augmentation du trafic a pour effet d'augmenter les coûts variables pour assurer le service dans la région sans générer les recettes par affectation nécessaires pour couvrir entièrement ces dépenses.

La formation des nouveaux pilotes est une initiative onéreuse qui inclut leurs salaires, les cours de formation et les frais de déplacement.

Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et prévues par zone de pilotage obligatoire en 2014.

Recettes réelles et prévues au budget dans les zones de pilotage obligatoire – 2014 (en milliers de dollars)



	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	5 407	5 626	3 930	2 223	4 181
Réelles	5 480	5 845	3 829	2 277	4 512

Les dépenses totales de l'Administration ont été de 6,8 % supérieures aux prévisions. L'Administration a ajouté sept apprentis-pilotes en 2014 afin d'essayer de remédier aux préoccupations reliées au service et de se préparer à l'imminence des départs à la retraite. Ce nombre est supérieur aux prévisions, la préoccupation principale étant de maintenir ou d'améliorer la qualité du service offert aux clients. La formation des nouveaux pilotes est une initiative onéreuse qui inclut leurs salaires, les cours de formation et les frais de déplacement. Ces coûts connexes vont diminuer à mesure que les pilotes grimperont dans la classe de permis et que les départs à la retraite prévus se concrétiseront.

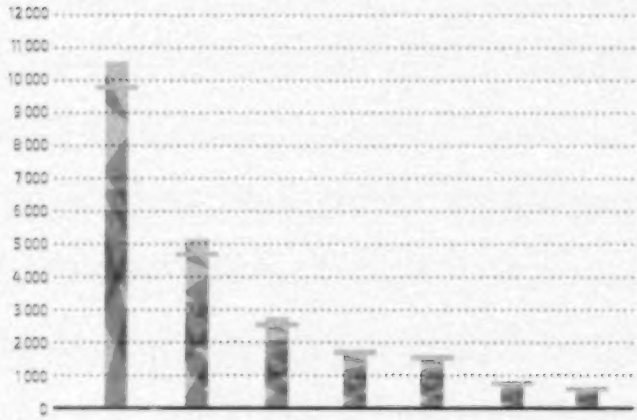
En 2013, l'Administration a négocié une entente avec ses pilotes salariés, qui les incite à fournir une date ferme de départ à la retraite. Elle a donc reçu un préavis de la part de sept pilotes qui s'engagent à partir à la retraite à une date précise, la plupart s'y étant pris deux années à l'avance. Cela a permis à l'Administration d'embaucher des pilotes remplaçants là où c'était nécessaire. Ce supplément salarial comporte un coût à court terme, mais cela va permettre à la longue à l'Administration d'avoir le nombre voulu de pilotes pour offrir le service que ses clients attendent.

L'Administration a eu des coûts importants à cause de l'équipement défectueux à bord des navires de la baie Placentia. Cet équipement va être remplacé en 2015 et les coûts de réparation dans la région devraient revenir à des niveaux normaux. Étant donné que le trafic a été supérieur aux prévisions dans plusieurs ports, les coûts variables des bateaux-pilotes, comme l'entretien des bateaux contractuels et de carburant, ont été plus élevés que prévu.

D'autres coûts d'exploitation ont été supérieurs aux prévisions, en raison surtout des facteurs exposés plus haut. Cette catégorie inclut la prise en compte d'une défaillance de l'équipement remplacé dans la baie Placentia. Elle comprend aussi les coûts de formation et de publicité, qui ont dépassé les prévisions en raison du départ à la retraite de pilotes.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles par rapport à celles qui avaient été prévues pour 2014, en milliers de dollars.

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget – 2014 (en milliers de dollars)



	Salaires, honoraires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Équipages des bateaux-pilotes	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	9 791	4 719	2 553	1 586	1 710	750	585
Réelles	10 553	5 137	2 746	1 612	1 698	850	584

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 0,9 % sur les recettes de 21 900 000 $ prévues pour 2014. En raison surtout des coûts plus élevés dont il a été question plus haut, l'Administration a terminé l'année 2014 avec une perte de 2,7 % sur des revenus de 22 600 000 $.

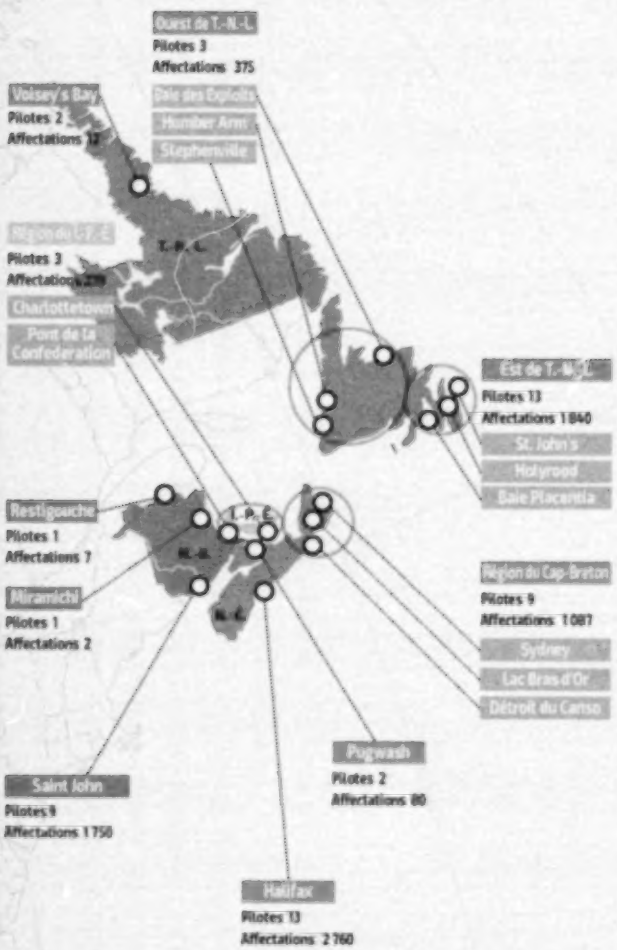
Le budget des immobilisations de l'Administration pour 2014 s'élevait à 827 000 $. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 637 000 $. Cet écart tient avant tout au fait que le remplacement de l'équipement à bord des navires de la baie Placentia a pris du retard et se fera au début de 2015. Les projets reliés aux quais et structures ont été reportés, le temps d'étudier les options pour l'emplacement des bateaux-pilotes à Halifax et dans la baie Placentia.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport aux prévisions pour 2014.

Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget – 2014 (en milliers de dollars)

	Budget	Réelles
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	645	558
Quais et structures	125	9
Logiciel	20	31
Matériel informatique	37	39
Total	**827**	**637**

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE



Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné d'autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, l'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Données provenant des zones de pilotage obligatoire

Affectations	2014	2013	2012
Terre-Neuve-et-Labrador			
Voisey's Bay	12	11	11
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	208	193	191
Stephenville	16	9	4
Baie des Exploits	151	125	148
Est de T.-N.-L.			
St. John's	855	712	448
Holyrood	39	24	23
Baie Placentia	946	869	976
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	215	271	224
Pont de la Confédération	64	97	98
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1750	1746	1576
Miramichi	2	13	33
Restigouche	7	9	7
Nouvelle-Écosse			
Halifax	2760	2686	2839
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	711	810	680
Sydney	342	368	350
Lac Bras d'Or	34	57	49
Pugwash	80	60	70
Zones de pilotage non obligatoire	280	278	527
Total	**8472**	**8338**	**8254**

PERSPECTIVES D'AVENIR

2015 et au-delà

Bateaux-pilotes

Depuis 2007, quatre nouveaux bateaux-pilotes ont été construits dans le cadre du projet de remplacement mené par l'Administration. Deux de ces bateaux étaient destinés à la baie Placentia (T.-N.-L.), et Halifax (N.-É.) et Saint John (N.-B.) devaient en recevoir chacun un. Ces bateaux sont équipés d'une technologie et d'un équipement de sécurité à la fine pointe de la technologie pour les équipages et les pilotes. Les clients de la baie Placentia (T.-N.-L.), d'Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.) ont soutenu à fond l'initiative. L'Administration va poursuivre son programme de remplacement en construisant un bateau de plus pour Saint John et un autre pour Halifax. Un processus exploratoire a été amorcé afin de déterminer les navires optimaux pour la prochaine vague de construction. Le calendrier dépendra de la santé financière de l'Administration.

Perspectives commerciales

Il y a plusieurs nouveaux développements et projets de développement qui devraient se traduire par des activités futures pour l'Administration. La mise en service de la nouvelle mine de potasse près de Sussex va augmenter les exportations transitant par le port de Saint John. La mine est maintenant exploitée au même niveau de production que l'ancienne. On s'attend à ce que la production augmente d'environ 50 % au cours des prochaines années pour atteindre environ 1,2 million de tonnes par an. Il se pourrait que la production atteigne un pic de 1,8 million de tonnes par année, compte tenu de la demande du marché. À Saint John, il est aussi question de faire des rénovations en vue de convertir le terminal de GNL Repsol pour qu'il serve aux exportations. Il s'agit d'une initiative d'envergure qui pourrait apporter du trafic additionnel à l'avenir. Le projet Oléoduc Énergie Est, qui propose d'amener l'oléoduc de TransCanada à un terminal à Saint John et d'exporter du pétrole à partir de là, contribuerait à augmenter considérablement la navigation à Saint John.

Dans la baie Placentia (T.-N.-L.), l'usine de traitement de nickel à Long Harbour a été mise en exploitation en 2014 et des expéditions régulières devraient commencer au cours de l'année qui vient. Toujours dans la baie Placentia, la raffinerie de Come-by-Chance a changé de mains, et les nouveaux propriétaires mettent tout en œuvre pour augmenter la production et améliorer l'efficacité. Le terminal de transbordement de Whiffen Head devrait recevoir du pétrole du projet Hebron, une fois que la production débutera fin 2017. Cela va contribuer à accroître la navigation dans les prochaines années et assurera un approvisionnement constant une fois que la production du projet Hibernia s'épuisera.

Le dragage du port de Sydney (N.-S.) a été terminé au début de 2012. Maintenant que le chenal est plus profond, Sydney va pouvoir attirer des navires plus gros; le port s'attend à recevoir davantage de navires charbonniers et devrait construire à plus long terme un terminal pour les porte-conteneurs. Il est question de construire à Sydney un terminal pour le transbordement du charbon. Si le projet se concrétise, cela permettrait d'augmenter considérablement le trafic dans le port.

Il y a deux projets d'installations pour l'exportation de GNL en Nouvelle-Écosse. L'un concerne Goldboro sur la côte est, dont l'exploitation est prévue pour 2019. Ce terminal se trouverait dans ce qui est pour l'instant une zone de pilotage non obligatoire; si le projet va de l'avant, l'Administration devra déterminer s'il est nécessaire de faire une étude selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP) afin d'évaluer la situation. Un deuxième terminal doit être construit à Bear Head, dans le détroit de Canso, sur un site auparavant envisagé pour des installations d'importation de GNL. Les décisions finales n'ont pas été prises, mais les plans actuels prévoient la mise en service des terminaux en 2019.

Le terrain prévu pour la construction d'un nouveau terminal pour les porte-conteneurs dans le détroit de Canso ayant été acheté, le projet peut aller de l'avant. Une fois les travaux entamés, le terminal pourrait être opérationnel dans les 26 mois qui suivront. NuStar Energy a renouvelé un contrat d'entreposage à long terme à Point Tupper. Les affectations de pilotage reliées au produit entreposé dans le terminal sont grandement tributaires des marchés et des cours mondiaux du pétrole. NuStar a suggéré que l'oléoduc d'Énergie Est, qui doit pour l'instant se terminer à Saint John, soit prolongé jusqu'à la raffinerie de Canso où le pétrole pourrait être entreposé puis exporté par bateau jusqu'en Europe et en Asie.

De nombreux ports s'efforcent vraiment de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Halifax, Saint John, Charlottetown, St. John's et Sydney poursuivent leurs efforts de marketing afin de promouvoir la région de l'Atlantique comme destination de croisière. La saison 2015 devrait connaître une légère amélioration dans la plupart des ports.

Tarifs

Après avoir examiné le rendement de chaque port, l'Administration a proposé des ajustements tarifaires pour cinq ports de pilotage obligatoire en 2015. Ces ajustements représenteront une augmentation globale des recettes de 3,3 %. La deuxième série d'ajustements tarifaires adoptés en 2014 prendra également effet dans cinq autres ports au début de 2015. Ces ajustements correspondent à une augmentation globale de 2 %. Les sept zones de pilotage obligatoire qui ne sont pas visées par ces changements de réglementation feront l'objet d'un nouvel examen en 2015 afin de déterminer s'ils doivent aussi être ajustés en 2016.

L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer les exigences opérationnelles de chacun en ce qui concerne le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le pilotage est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état ou augmentés afin de fournir le niveau de service qu'ils recherchent. L'Administration a tenu compte de leurs exigences pour établir les tarifs.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de tenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des informations financières exactes.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'informations financières et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 11 mars 2015

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Pour le vérificateur général du Canada,

Tammy Squires, CA
directrice principale

Le 11 mars 2015
Halifax, Canada

240 rue Sparks Street Ottawa Ontario K1A 0G6

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

au 31 décembre 2014 *(en milliers de dollars canadiens)*	2014	2013
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	1 149 $	1 884 $
Créances clients et autres débiteurs (notes 6 et 7)	3 280	2 977
Charges payées d'avance	132	153
	4 561	5 014
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles (note 8)	248	265
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles (note 9)	10 394	11 210
	10 642	11 475
	15 203 $	16 489 $
Passif		
Passifs courants		
Dettes fournisseurs et autres créditeurs (notes 6 et 7)	1 889 $	2 237 $
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	422	400
Indemnités de cessation d'emploi (note 12)	112	62
	2 423	2 699
Passifs non courants		
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	4 212	4 633
Indemnités de cessation d'emploi (note 12)	1 426	1 309
	5 638	5 942
	8 061	8 641
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 142	7 848
	7 142	7 848
	15 203 $	16 489 $

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Les états financiers ont été approuvés par les membres de l'Administration et l'autorisation de publication a été donnée le 11 mars 2015 :

Membre

Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 *(en milliers de dollars canadiens)*	2014	2013
Produits		
Droits de pilotage	22 483 $	21 180 $
Autres produits (note 13)	79	396
	22 562	21 576
Charges		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	10 553	9 842
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	5 137	5 101
Salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux-pilotes	1 698	1 580
Salaires et avantages sociaux du personnel	1 612	1 451
Amortissement et dépréciation (notes 8 et 9)	1 417	1 220
Transports et déplacements	850	675
Services professionnels et spéciaux	584	616
Services publics, matériaux et fournitures	439	375
Formation	320	111
Loyers	285	267
Charges financières	145	124
Communications	140	113
	23 180	21 475
Gains (pertes) de l'exercice	(618)	101
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat net :		
Gains (pertes) actuariels sur les indemnités de cessation d'emploi	(88)	91
Autres éléments du résultat global	(88)	91
Résultat global	(706) $	192 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 *(en milliers de dollars canadiens)*	2014	2013
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	7 848 $	7 656 $
Gains (pertes) de l'exercice	(618)	101
Autres éléments du résultat global	(88)	91
Résultat global total	(706)	192
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	7 142 $	7 848 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014
(en milliers de dollars canadiens)

	2014	2013
Activités Opérationnelles		
Entrées de trésorerie provenant des clients	22 242 $	21 483 $
Sorties de trésorerie destinées aux salariés et pour leur compte	(13 770)	(13 024)
Sorties de trésorerie destinées aux fournisseurs	(8 330)	(6 539)
Charges financières payées	(145)	(124)
Autres produits	392	83
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	389	1 879
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	(39)	(91)
Achats de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles	(686)	(2 070)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(725)	(2 161)
Activités de financement		
Produits d'un emprunt bancaire	—	2 000
Remboursement d'emprunts bancaires	(399)	(300)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(399)	1 700
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(735)	1 418
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	1 884	466
Trésorerie à la clôture de l'exercice	1 149 $	1 884 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014
(en milliers de dollars canadiens)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax (Nouvelle-Écosse). Elle a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration le financement autonome de ses opérations. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour fixer les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication du projet de tarif.

L'OTC doit faire enquête sur le projet de tarif des droits visé par un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard dans les 120 jours suivant la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé la différence entre ce droit et celui recommandé par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil est habilité à modifier ou à annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

a) Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») qui ont été publiées par le Conseil des normes comptables (CNC).

b) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au coût. En raison de leur nature à court terme, le coût de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable.

d) Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ou 5 ans
Mobilier et matériel	2 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable et est comptabilisée à titre de perte annuelle. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte annuelle dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

e) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

f) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite.

g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

h) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

L'IFRS 9, *Instruments financiers* (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme était le 1er janvier 2018. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, (nouvelle), publiée en mai 2014, remplacera l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IAS 11, *Contrats de construction* et les autres normes connexes touchant les produits. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2017.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

4. Modification de méthodes comptables

L'IFRIC 21, *Droits ou taxes*, s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. L'IASB a publié une interprétation précisant que le fait générateur d'obligation qui entraîne la comptabilisation d'un passif pour payer un droit ou une taxe est l'activité décrite dans la loi qui rend le droit ou la taxe exigible. Cette interprétation n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers.

L'IAS 36, *Dépréciation d'actifs* (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Ces modifications n'ont pas eu d'incidence significative sur les états financiers.

5. Utilisation d'estimations et jugements

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui présentent un risque important d'ajustements significatifs pour l'exercice considéré et le prochain exercice sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles sont présentées dans les notes 3c) et 3d).

6. Gestion des risques financiers

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont présentées tout au long des états financiers.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité générale de l'établissement et de la surveillance du cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration et de surveiller leur application.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont revus à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration vise à établir un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est exposée. Pour appuyer le Comité de vérification à cet égard, des audits internes sont réalisés par des tiers externes. Ces tiers sont engagés, dans le cadre de contrats, pour effectuer des examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité de vérification.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie et des créances clients et autres débiteurs représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances clients et autres débiteurs ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances clients et autres débiteurs de l'Administration s'établissait à 3 280 $ au 31 décembre 2014 (2 977 $ au 31 décembre 2013). La valeur comptable des créances clients s'établissait à 2 775 $ au 31 décembre 2014 (2 522 $ au 31 décembre 2013). Ces créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2014, environ 81 % des créances clients (78 % au 31 décembre 2013), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 19 % d'entre elles (22 % au 31 décembre 2013) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes sur créances. La provision pour créances douteuses de l'Administration s'établissait à 10 $ au 31 décembre 2014 (16 $ au 31 décembre 2013). La valeur comptable des autres débiteurs se chiffrait à 505 $ au 31 décembre 2014 (455 $ au 31 décembre 2013).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou difficiles sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges opérationnelles prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les catastrophes naturelles. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 500 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des dettes fournisseurs et autre créditeurs de l'Administration s'établissait à 1 889 $ au 31 décembre 2014 (2 237 $ au 31 décembre 2013). La valeur comptable des dettes fournisseurs s'établissait à 942 $ au 31 décembre 2014 (1 535 $ au 31 décembre 2013) et ils avaient tous une échéance inférieure à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer de l'Administration était de 947 $ au 31 décembre 2014 (702 $ au 31 décembre 2013).

L'Administration a contracté des emprunts auprès de banques à charte canadiennes. Au 31 décembre 2014, ces emprunts totalisaient 4 634 $ (5 033 $ au 31 décembre 2013).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt de manière limitée, car les emprunts bancaires sont assortis d'un taux d'intérêt fixe qui ne peut être modifié sans pénalité financière entre les dates des échéances.

7. Juste valeur des instruments financiers

Les créances clients et les dettes fournisseurs sont engagées dans le cours normal des activités de l'Administration et sont respectivement exigibles et payables à vue. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme.

Les instruments financiers qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 1 de cette hiérarchie sont établies à partir de prix cotés et non ajustés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs financiers identiques. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 2 sont établies à partir de données observables directement ou indirectement autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 3 sont établies au moyen de techniques d'évaluation qui reposent sur des données de marché non observables.

L'Administration ne détient aucun instrument financier évalué au niveau 1 ou au niveau 3 de la hiérarchie.

La juste valeur des emprunts bancaires est présentée dans la note complémentaire 10 selon le niveau 2 de la hiérarchie de la juste valeur.

8. Immobilisations incorporelles

Au 31 décembre, le solde des immobilisations incorporelles de l'Administration, constituées de logiciels acquis, était le suivant :

	2014	2013
Coût à l'ouverture de l'exercice	**511 $**	420 $
Entrées	**39**	91
Coût à la clôture de l'exercice	**550**	511
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	**(246)**	(185)
Amortissement de l'exercicer	**(56)**	(61)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	**(302)**	(246)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	**248 $**	265 $

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2014 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2013).

9. Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

2014	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	9 569 $	3 844 $	391 $	2 100 $	585 $	— $	922 $	174 $	17 585 $
Entrées	203	248	19	33	—	—	95	—	598
Sorties	(60)	(141)	(20)	—	—	—	(12)	—	(233)
Coût à la clôture de l'exercice	9 712	3 951	390	2 133	585	—	1 005	174	17 950
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(2 535)	(1 458)	(295)	(1 239)	(160)	—	(525)	(163)	(6 375)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	47	103	20	—	—	—	10	—	180
Amortissement de l'exercice	(408)	(505)	(33)	(195)	(131)	—	(84)	(5)	(1 361)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(2 896)	(1 860)	(308)	(1 434)	(291)	—	(599)	(168)	(7 556)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	6 816 $	2 091 $	82 $	699 $	294 $	— $	406 $	6 $	10 394 $

2013	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	7 647 $	2 959 $	354 $	1 855 $	313 $	2 575 $	816 $	173 $	16 692 $
Entrées	460	322	—	36	254	216	140	1	1 429
Vriement à partir des bateaux-pilotes en construction	1 627	814	37	209	104	(2 791)	—	—	—
Sorties	(165)	(251)	—	—	(86)	—	(34)	—	(536)
Coût à la clôture de l'exercice	9 569	3 844	391	2 100	585	—	922	174	17 585
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(2 217)	(1 264)	(259)	(1 050)	(126)	—	(479)	(160)	(5 555)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	66	156	—	—	85	—	33	—	340
Amortissement de l'exercice	(384)	(350)	(36)	(189)	(119)	—	(79)	(3)	(1 160)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(2 535)	(1 458)	(295)	(1 239)	(160)	—	(525)	(163)	(6 375)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	7 034 $	2 386 $	96 $	861 $	425 $	— $	397 $	11 $	11 210 $

Une perte de valeur des bateaux-pilotes et de l'équipement de 132 $ au 31 décembre 2014 (0 $ en 2013) a été constatée au poste de l'amortissement et de la dépréciation à l'état de résultat global. Cette perte de valeur est due au remplacement planifié d'équipement et de générateurs de bateaux-pilotes endommagés ou insuffisants avant la date qui avait d'abord été prévue.

10. Emprunts bancaires

Les soldes impayés des emprunts bancaires de l'Administration au 31 décembre étaient les suivants :

	2014	2013
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 3,28 %, amortie sur 10 ans, venant à échéance le 21 septembre 2022, non garantie	1 803 $	2 003 $
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,93 %, amortie sur 10 ans, venant à échéance le 21 janvier 2023, non garantie	930	1 030
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,96 %, amortie sur 15 ans, venant à échéance le 12 janvier 2019, non garantie	1 901	2 000
	4 634 $	5 033 $
Partie courante	422 $	400 $
Partie non courante	4 212	4 633
	4 634 $	5 033 $

La charge d'intérêts sur les emprunts s'est élevée à 145 $ (124 $ en 2013). Au 31 décembre 2014, la juste valeur estimative des emprunts bancaires s'établissait à 4 614 $ (4 844 $ au 31 décembre 2013).

Cette estimation est fondée sur la technique d'évaluation qui prévoit l'actualisation des flux de trésorerie futurs. Les paiements futurs en intérêts et en principal attendus sont actualisés à l'aide des données du niveau 2, comme les taux d'intérêt en vigueur pour des emprunts similaires pratiqués par les banques à charte canadiennes au 31 décembre 2014, soit 3,54 % (4,70 % au 31 décembre 2013) pour les emprunts venant à échéance dans dix ans et 2,81 % (2,96 % en 2013) pour les emprunts venant à échéance dans cinq ans.

Les remboursements en principal minimaux qui restent à effectuer sont les suivants :

	2014	
2015	422	$
2016	435	
2017	449	
2018	463	
2019 et au-delà	2 865	
	4 634	$

L'Administration a une facilité de crédit opérationnelle d'un montant maximal de 1 500 $, portant un taux d'intérêt ne dépassant pas le taux préférentiel. Elle n'avait pas utilisé cette facilité de crédit au 31 décembre 2014 (néant au 31 décembre 2013). La facilité est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

Tous les emprunts de l'Administration sont autorisés par le ministre des Finances.

11. Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser selon un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur au 31 décembre 2014 était de 1,45 fois la cotisation du salarié (1,64 fois au 31 décembre 2013) jusqu'à un seuil salarial défini pour tous les employés qui ont adhéré au Régime jusqu'au 31 décembre 2012, inclusivement. Le taux général de cotisation au 31 décembre 2014 se chiffrait à 1,43 fois la cotisation du salarié (1,57 fois en 2013) dans la limite d'un seuil salarial défini pour tous les nouveaux participants qui ont adhéré au Régime à compter du 1er janvier 2013. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 7,59 fois la cotisation du salarié (8,00 fois au 31 décembre 2013). Les cotisations totales de 1 045 $ (1 081 $ en 2013) ont été passées en charges dans l'exercice considéré.

La loi oblige le gouvernement du Canada à verser les prestations au titre du Régime. Les prestations de retraite sont généralement acquises pour une période maximale de 35 ans au taux annuel de 2 % multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de service validable. Les prestations sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec et sont indexées au taux d'inflation.

Les cotisations au Régime de pension de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2014		2013	
Cotisations de l'Administration	1 045	$	1 081	$
Cotisations des salariés	706	$	652	$

12. Indemnités de cessation d'emploi

Tous les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi postérieures à l'emploi en vertu de leurs conventions collectives ou de leurs contrats de travail. Depuis 2012, ces indemnités ne sont plus offertes aux employés recrutés par l'Administration. Cependant, il reste un passif pour les salariés qui n'ont pas choisi de mettre fin immédiatement à cet avantage. Le montant des indemnités est déterminé par une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc aucun actif. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées.

L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, l'obligation au titre des indemnités constituées correspond à la valeur actualisée de toutes les indemnités futures, compte tenu des hypothèses décrites ci après, multipliée par le ratio du service du salarié à la date de l'évaluation au service total à la date de sortie présumée. Le coût des services rendus au cours d'une période correspond à la valeur actualisée des indemnités attribuée aux services rendus par les salariés au cours de cette période. Ces coûts, ainsi que le coût financier, et la perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation du régime sont inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 décembre 2014 comme suit : 139 $ (140 $ au 31 décembre 2013) au poste honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes, 0 $ (0 $ au 31 décembre 2013) au poste salaires et avantages sociaux du personnel, et 2 $ (2 $ au 31 décembre 2013) au poste salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux pilotes. Les pertes actuarielles cumulées comptabilisées dans les autres éléments du résultat global s'élevaient à 358 $ au 31 décembre 2014 (270 $ au 31 décembre 2013).

Les informations sur ce régime, évalué en date du 31 décembre, se présentent comme suit :

	2014	2013
Rapprochement de l'obligation au titre des indemnités constituées		
Obligation au titre des indemnités constituées à l'ouverture de l'exercice	1 371 $	1 445 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	82	92
Coût financier	59	50
Perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation	—	—
Indemnités versées pendant l'exercice	(62)	(125)
Gains (pertes) actuariels	88	(91)
Obligation au titre des indemnités constituée à la clôture	1 538 $	1 371 $
Composantes de la charge comptabilisée en résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	82	92
Coût financier	59	50
Perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation	—	—
Charge totale comptabilisée en résultat net	141 $	142 $
Analyse des gains (pertes) actuariels		
Modification du taux d'actualisation	90	(92)
Remplacement des tables temporaires par les tables finales CPM	1	—
Pertes découlant d'ajustements liés à l'expérience	(3)	1
Gains (pertes) actuariels	88 $	(91) $
Classement de l'obligation au titre des indemnités constituée		
Partie courante	112 $	62 $
Partie non courante	1 426	1 309
Obligation au titre des indemnités constituée à la clôture de l'exercice	1 538 $	1 371 $
Principales hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3.50%	4.25%
Taux d'augmentation estimatif des salaires	2.75%	2.75%
Âge du départ à la retraite	33 % à 60 ans, le reste à 65 ans	

Le régime est sensible aux principales hypothèses actuarielles relatives au taux d'actualisation, au taux d'augmentation estimatif des salaires et à l'âge du départ à la retraite.

Les taux d'actualisation hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des indemnités constituées présentés. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 134 $ au 31 décembre 2014. Une augmentation de 1 % du taux d'actualisation aurait fait diminuer le montant de l'obligation de 118 $ au 31 décembre 2014.

Les taux d'augmentation des salaires hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des prestations constituées présentés. Une augmentation de 1 % de ce taux hypothétique aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 134 $ au 31 décembre 2014 alors qu'une diminution de 1 % aurait fait diminuer l'obligation de 120 $ au 31 décembre 2014.

Si l'âge du départ à la retraite hypothétique était réduit d'une année pour tous les salariés, l'obligation au titre des prestations définies serait augmenté de 9 $ au 31 décembre 2014.

La durée moyenne pondérée de l'obligation du régime était de huit ans au 31 décembre 2014 (huit ans au 31 décembre 2013). L'Administration prévoit que les indemnités qui seront versées en 2015 devraient se chiffrer à 112 $.

13. Produits de l'assurance

L'Administration a comptabilisé un produit de l'assurance de 23 $ dans les autres produits à l'état du résultat global pour 2014 (313 $ pour 2013). Ce montant correspond aux indemnités finales versées par la compagnie d'assurance à la suite de l'échouement d'un bateau-pilote le 7 août 2013.

14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les résultats non distribués. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La LGFP permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, ou par une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2013, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, de ses charges, de son actif, de son passif et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficience. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration d'être financièrement autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de cessation d'emploi.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est ajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou ajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

15. Transactions entre parties liées

a) Transactions commerciales

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les montants de la majorité de ces transactions ne sont pas importants et n'ont aucune répercussion significative sur les états financiers.

L'Administration a conclu un marché avec Transports Canada pour des services de réglementation et d'expertise. Ce marché est d'une durée de cinq ans, du 1er avril 2012 au 31 mars 2017. Les coûts engagés pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été comptabilisés à l'état du résultat global et un montant de 108 $ (106 $ en 2013) a été inscrit au poste des services professionnels et spéciaux. Les engagements en cours liés à ce marché sont de 253 $ (361 $ en 2013) (note 16).

b) Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des membres du Conseil et des principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 décembre comprend ce qui suit :

Rémunération des principaux dirigeants	2014	2013
Avantages à court terme, tels que les salaires	491 $	346 $
Régime de retraite	88	73
	579 $	419 $
Rémunération des membres du Conseil d'administration		
Acompte	18 $	24 $
Indemnité journalière	44	53
	62 $	77 $

c) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime, tandis que le gouvernement du Canada est tenu par la loi d'assumer le paiement des prestations aux termes du Régime (note 11).

16. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes et pour des services de réglementation de Transports Canada pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

Au	31 décembre, 2014
Un an au plus	2 203 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	141
Plus de cinq ans	—
	2 344 $

L'Administration a également conclu des contrats de location simple pour des bureaux, des matériels et des quais pour lesquels elle doit effectuer les paiements minimaux suivants :

Au	31 décembre, 2014
Un an au plus	198 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	379
Plus de cinq ans	—
	577 $

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014, un montant de 285 $ a été comptabilisé à l'état du résultat global au titre des contrats de location simple (267 $ en 2013).